

織物産業の流通基盤からみる 近代都市一宮の発生の経緯

牧野 広誉¹・出村 嘉史²

¹学生会員 岐阜大学 (〒501-1193 岐阜市柳戸1-1, E-mail:w4523022@edu.gifu-u.ac.jp)

²正会員 博 (工) 岐阜大学 (〒501-1193 岐阜市柳戸1-1, E-mail:demu@gifu-u.ac.jp)

本研究は、市場の流通という視点から市場と都市基盤形成の関連性を考察し、市場の都市形成上における位置づけを明らかにするものである。一宮では、江戸期に成立した定期市が周辺地域を織物産地として発展させ、市場と産地の間には織物産業に関する物流が形成された。一宮の都市としての発展の初動期には、交通の結節点として三八市(市場)が発達して周辺の製造業を牽引した。産業の形態は時代と共に変化をするが、都市インフラは産業を効率化させる方向で整えられる間、市場が物流と取引の核となっており、都市機能はここから周囲へ分化しながら充実されていった。

キーワード: 市場, 織物, 都市形成, 石川栄耀, 一宮

1. はじめに

(1) 研究の目的

一宮の市街地の起源は、1727(享保12)年に真清田神社の門前で成立した三八市と呼ばれた定期市である。明治時代に初めて一宮に鉄道が敷設されるまで、一宮の中心市街地は、門前にこの定期市を有するのみであった。浅野らによる門前町に関する研究¹⁾では、一宮の町の構成について、「門前町らしいが、都市施設の配置や駅との関連性からは信仰と市街地の関係は読み取れなかった」としている。一宮の都市は、定期市を核に発展した在郷町であると考えられる。

三八市は、1790(寛政2)年の時点で綿買商人の存在が確認でき、江戸期から綿織物に関連する卸売市場²⁾の性格をもつ市場であった。当時、一宮周辺の尾西地域では織物生産が盛んであり、この間の物流は常時発生していたと考えられる。さらに1889(明治22)年に東海道線が開通し、続いて複数の私設鉄道が一宮を結節点として敷設されると、これに促されるようにして市街地が急速に発展したように見える(図-1³⁾)。一宮における都市の形成は、織物生産に関わる流通基盤の整備に大きく規定されており、この視点による整理が必要であると考えられる。本研究では、一宮周辺の物流、流通基盤を整備したそれぞれの狙いに焦点を置いて、一つの近代都市が形成される上で、産業に関わる動線が蓄積されていく中で、市場という存在がどのような役割を果たしたのかを明らかにすることを目的とする。



図-1 明治初期から昭和初期にかけての中心市街地の変遷

(2) 研究の位置づけ

雑俎谷らの研究⁴⁾は、公設市場の都市計画における位置づけと市場建築の空間的特性に焦点を当て、建築計画においても都市計画においても、市街地周縁部の小中心点として公設市場が都市施設政策と連動していたことを

明らかにしている。朝倉らは⁹⁾、近代の公設市場の政策の位置づけの変遷を都市レベルの視点から行っている。京都では、従来の小売業を中央卸売市場を中心とする流通構造の末端として再編することで合理的・衛生的流通機関の整備が図られた。その過程では、市場政策が物価調整・小売業態改善を目的とする社会事業としての政策から、都市全体のインフラ整備との関連の中で実践される都市空間政策として認識の変化がみられた。また、谷本の経済発展と織物業に関する研究⁹⁾は工場制工業の普及からみる「近代的」経済発展とは異なり、在地商人による商品市場と農村地帯の家内工業による労働市場の形成に焦点を置く「在来的」経済発展という新たな経済発展の視点を提示している。

以上の既往研究から、市場は市街地形成と深く関わり、近代における都市インフラの整備が流通構造の形成として説明し得ることが示される。本研究で着目する一宮は、近代における新しい動線の形成とともに都市として発達している近代都市の典型として捉えられる。本研究は、そのような近代の新生都市としての一宮を対象にして、谷本の提示するような流通の視点を主眼として、都市発展の各段階における市場の役割を確認する。都市の基盤が形成される要因として市場を検証する、すなわち市場こそが都市が活力を備えるための要であることを示すことが本研究の狙いである。

2. 三八市の成立

三八市の成立は、1727（享保12）年である。三と八の付く毎月6回の市場が開設された。一宮村民13名が願主となり、尾張平野で産出された生綿、綿糸の取引と馬市を目的として開かれた⁷⁾。1790（寛政2）年には信州越中などから綿買商人が買い付けに来ており、江戸期から既に卸売市場の性格をもった市場であった⁸⁾。川浦は江戸期から明治初期までの三八市の綿業商品の流通構造を明らかにしている⁹⁾、明治初期までの流通の把握は、これに従うこととする（図-2¹⁰⁾）。天保期には、市場を中心とした綿・綿糸の流通が確認できるが、綿織物の流通は見られない。一宮周辺地域（尾西地域）の織物生産の普及については1901（明治34）に発行された『尾濃機業取調報告書』¹¹⁾の中で「…此當時斯業ノ大勢ハ主トシテ美濃ノ方面ニ存シ製品ノ如キ概ネ当地羽島郡、芝原、北方地方ノ商人ノ手ニ依テ京都大阪へ賣出サレタリト云フ是レニ美濃綿ノ稱アリシ所以ナリ然ルニ文政道光以後ハ綿花ノ産出ニ伴フテ其發達尾張ノ中島葉栗ノ諸郡ニ著シク美濃ノ漸ク其地位ヲ失フノ傾ヲ示タリ…（傍線筆者）」と書かれていことに従えば、文政（1818-1830）

以後になってからである。市場で綿が取引されることで、綿花の産出の需要が増加したことが尾西地域の織物生産を促したと考えられる。織物生産が盛んになると、流通構造に変化がみられる。明治初期には天保期に比べ、新たに縞木綿、洋糸の流通が確認できる。図-2中の縞商とは「縞商とは、三八市に出店して、他農村の綿織業者…（中略）…の売りこむ縞木綿を買いとつて、笠松、加納の卸問屋または他地方へ直送する縞木綿流通の担当者」を指す¹²⁾。つまり、明治初期には一宮周辺の農村部で生産された綿織物が三八市で取引されるという流通構造が形成されている。洋糸の流通については開港により低価格で高品質な洋糸（外国産機械紡績糸）が流入すれば、内地綿糸が圧迫されるという見通しの下綿問屋が洋糸商へと転換したことによるものであった¹³⁾。

以上より、三八市成立から明治初期までにおいて、市場の物流が一宮周辺の尾西地域で織物生産地の成立を促し、市場を中心に近隣の生産地との間で物流が生じるようになったことが確認できた。

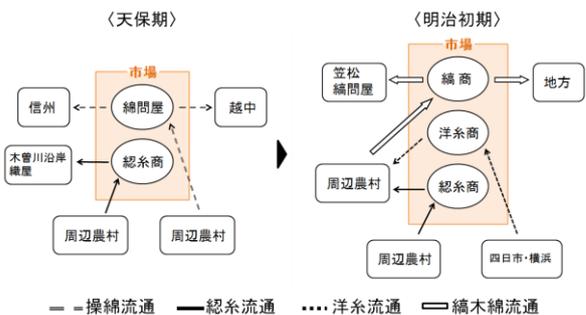


図-2 天保期と明治初期の三八市場の綿業商品流通構造

3. 鉄道敷設と物流の発展

1889（明治22）年に全線開通した東海道線は、一宮で最初に敷設された鉄道である。この鉄道は「明治23年の帝国議会開会前に全通せしめ、議員の往復に便せしむべし」という国内政治上の観点や軍事的配慮に基づいてルート選定されたものであり、一宮を経由したのは当地の産業勃興の為ではない¹⁴⁾。しかし、前掲の『尾濃機業取調報告書』では「運搬ハ従前船便ヲ利用シタリシモ當時ハ一切汽車便」になっているとされ、東海道線の開通は、結果として一宮の物流を舟運から鉄道運輸へと転換させるものであった。

私設鉄道において最初に敷設されたのは、1900（明治33）年1月24日の尾西鉄道による新一宮一弥富間である。鉄道敷設箇所を図-3¹⁵⁾に示す。尾西鉄道は、弥富から津島を経由し一宮に至る。1894（明治27）年2月26日に尾西鉄道発起人らにより、以下のような「株式会社発起認可及鉄道敷設申請書」¹⁶⁾が出願された。

私設鉄道株式会社発起認可及鉄道敷設申請書

尾濃勢ノ土地タル田野開ケ人煙稠密産物夥多故ニ其集散交通ノ頻繁ナル未タ多ク見サル処ナレハ則チ千里沃野アル所以ナリ因テ舟車道路ノ便備レトモ鉄道ノ敷設ニ至リテハ東海道ノ一線アルノミ而シテ即今関西鉄道ノ延長及中央鉄道ノ計画漸ク近キニアリト聞ク果シテ此三線路備ルニ至リテハ未ター線ノ設ケナシ是レ豈我地方ノ一大欠点ト云ハサルヲ得ンヤ故ニ其等茲ニ発起概要ノ支線へ軽便鉄道敷設ノ計画ヲナシ先ズ尾張国海東郡津島町ヲ起点トシ南ハ関西鉄道停車場市定マルヲ待テ之レニ連絡シ北ハ同國中島郡萩原村等ヲ経テ同郡一宮町ニ至リ東海道官線鉄道ニ接続スルヲ目的トス首尾兩端官私ノ稜線ニ連鎖相顧慮シテ宜シク之レカ補助トナリ即チ幹支運動尾勢濃ノ氣脈ヲ快通シ百世公衆ノ至便ニ供スルコトヲ希凶シ先以テ別紙ニ関西鉄道線ヨリ分析シ中島郡一宮町ニ至ル機業目論見書及仮定款相添へ申請仕候間神速御許可相成度発起人連署此段申請候也

三重県具弁郡稲部村北大社二十四番屋敷

明治二十七年二月二十六日

発起人 木村 誓太郎 外拾 二名 (傍線筆者)

尾西鉄道は津島周辺の地域に鉄道が敷設されないことを危惧し、津島周辺を幹線である東海道線、関西鉄道に繋げるための支線として計画されたことを、ここから読み取ることができる。一宮を経由する東海道線は東京と京阪神を接続した路線で、全国の主要都市に連絡する官設鉄道である。弥富を経由する関西鉄道は四日市港に連絡できる路線である。つまり、一宮、弥富に接続することは、津島と全国の主要都市、および四日市港との連絡を可能にする意図があったと考えられる。

また尾西鉄道発起人らは海西郡東条村の青樹英二を中心として、14名の沿線各地の有力者で構成されているが、津島町の人物(4名)が主要勢力であった。1905(明治38)年発行の『つしまかのみ』¹⁷⁾によれば、尾西鉄道の敷設は海西郡所在の青樹英二が中心となって進められたと記載されている。このことから、尾西鉄道は津島の産業の為に敷設されたことが伺える。

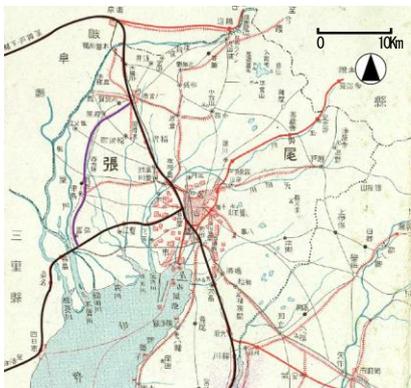


図-3 尾西鉄道(一宮-弥富間)敷設箇所

青樹英二は、尾西鉄道の他にも海西郡の新田工事や、津島紡績株式会社を設立するなど津島周辺の地域発展に貢献した人物であるが¹⁸⁾、中島郡、海東郡、海西郡を包轄し尾西地方の織物業発展を目的とした尾西織物同業組合の組長も務めた人物でもあった。以下に青樹英二自らが綴った『尾西織物同業組合誌』¹⁹⁾の一部を挙げる。

尾西織物の沿革

…尾西織物の發達に關して大なる便宜を與ふるものあり、之れ即中島郡一宮町に開かるゝ互市場なり。是は俗に一宮市と稱して貨物の賣買盛に行はる。…此の市日は、縣下第一の繁榮を極め、且其年所を経ること久しきを以て、四方の者、此日を俟て、需要供給の便を達し、商估日に昌へ日に盛なり。工業も亦隨て起り、近年瀛車の同町を経るを以て一層の便宜を得、其互市の程度も頓に發達し、日需品の外、工業資料、器械器具など、此互市場に於て整はさるなく、特に機業に力を注ぎ、此地に紡績工場及び製糸場等を設けて機業家の元資を供給するあり、現今に於て、市日の主なる商品は絹、綿糸類にして、近國の機業家は皆此日を俟ちて糸類を購入し、以て其用を辨す。是を以て毎市互に數拾萬圓の手合せ行はる。かるが故に當地方機業の發達は、此互市場に負ふ所實に甚大なりと謂ふべきなり。…

この文書は、弥富から一宮間に尾西鉄道が敷設された10年後の1910(明治43)年に発行されたものである。尾西鉄道の敷設は一宮に利便性をもたらし、市場での取扱量が増えるなど一宮の定期市が発展したとされる。1907(明治40)年度の『鉄道局年報』²⁰⁾によると、尾西鉄道の取扱貨物の品種は綿・綿製品類・石炭が主であり、新一宮駅・津島駅での取扱いが殆どであった。発送貨物量より到着貨物量の方がはるかに多いのは、尾西鉄道と東海道線・関西鉄道の間で1898(明治31)年に貨物の連絡運輸が認可されており²¹⁾、他線から運搬されたものと考えられる。中でも新一宮駅における石炭の取扱量が目立ち、『四日市港貨物集散状況調査書』²²⁾に記載の1907(明治40)年「四日市港沿岸貿易輸入貨物ノ品目數量價格表」では四日市港に石炭が輸入されている。つまり、石炭に着目してみれば四日市港で輸入された石炭は尾西鉄道を通じて一宮まで運搬されたことが取扱貨物の状況からわかる。一宮には、尾西地域に原糸を供給する目的で、洋糸商を中心とした資産家らが1895(明治28)年に設立した一宮紡績株式会社があり、石炭を燃料として使用していた²³⁾。尾西鉄道(一宮-弥富間)建設は石炭の運搬という視点からみれば一宮の紡績業、一宮周辺地域の原糸流通を促す産業動線となった。

明治時代に一宮周辺で建設された鉄道は、副次的ではあっても、産業動線として市場の物流、産業の発展を促すこととなった。

4. 都市基盤の充実

(1) 尾西鉄道（一宮 - 木曾川橋）線の敷設

尾西鉄道株式会社は、1900（明治33）年に一宮-弥富間に鉄道敷設した後、1914（大正3）年に一宮からの延長線を開業している²⁴⁾（図-4²⁵⁾）。以下は内閣総理大臣より1912（明治45）年3月4日に立案された尾西鉄道延長線に関する文書²⁶⁾である。

第三五〇號 尾西鉄道延長線敷設免許ノ件

尾西鉄道株式会社ヨリ別紙ノ通愛知縣中島郡一宮町、同縣葉栗郡北方村間及同縣中島郡奥町、同縣同郡起町間ニ延長線ヲ敷設シ旅客及貨物運輸營業ノ申請有之取調候處右ノ内一宮北方間ハ別途出願ニ係ル名古屋電気鉄道（軌道）延長線及木曾川馬車鉄道出願線ト其方向同一ナルモ之カ實地調査ヲ命セラレタル高井技師複命ノ次第モ有之線路ノ系路、運輸ノ狀況等ヨリ觀テ本件免許相出方妥当ト認メ候條左案ノ通指令通相成可然哉

内閣総理大臣 内閣書記官長 (傍線筆者)

この文書から、尾西鉄道株式会社から中島郡一宮町より葉栗郡北方村、中島郡奥町より中島郡起町に至るまでの路線延長が申請されたことが確認できる。また、敷設の認可には路線の経路、運輸状況が関係していた。

同文書が提出された年と同年（1912）に、名古屋商工社より発行された『商工名鑑』²⁷⁾には愛知県の町村の様子が記されており、尾西鉄道延長線の経由地である奥町については、「商家相並べり而して其大部分は機業家を以て網羅し其の盛況なること郡内有数の地位に有り」と郡内有数の機業地であったことが記載されている。また、前掲の資料『尾濃機業取調報告書』には、「機屋ハ右ノ諸原系ノ供給ヲ名古屋ニ需メ惑ハ遠ク岡山地方へ向ケ注文ヲ發スルコトナキニ非サレモ大抵ハ一ノ宮町三八ノ市日ニ於テ同所ノ糸問屋ヨリ仕入ルハ常トス…（中略）…運搬ハ従前船便ヲ利用シタリシモ當時ハ一切汽車便トシ」²⁸⁾と記述されている。つまり、明治30年代の一宮周辺地域では市場・鉄道運輸による物流が存在しており、明治40年代にもこれが続いていた。

尾西鉄道延長線（一宮 - 木曾川橋）は、経由地、経済状況からみて市場・鉄道運輸を因子とした織物の物流に狙いをつけて敷設されたものと考えられる。

(2) 蘇東耕地整理事業による道路改修

蘇東耕地整理組合は1908（明治41）年に着工、1936（昭和11）年に事業が完了し解散した組合である。区域範囲は、中島郡の広域に亘っていた（図-5²⁹⁾）。蘇東耕地整理組合の発起人は一部の地域に偏らず、中島郡の各町村にわたっている³⁰⁾。およそ事業の進展があった

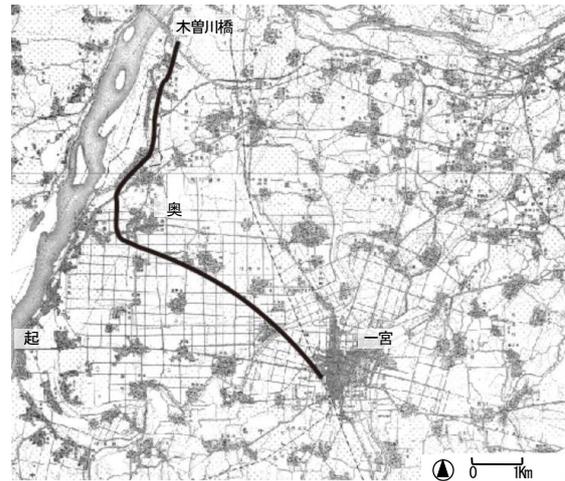


図-4 尾西鉄道（一宮-木曾川橋間）敷設箇所

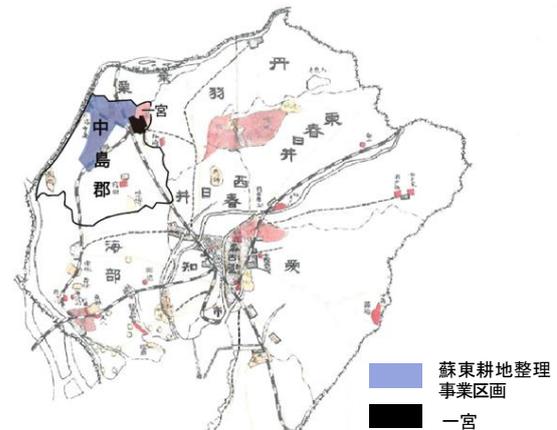


図-5 蘇東耕地整理事業区画

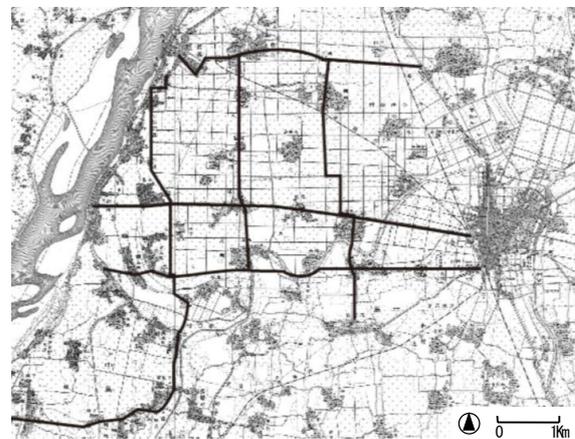


図-6 蘇東耕地整理で行われた道路改修

1918（大正7）年に発行されている『愛知県中島郡蘇東耕地整理組合事業沿革及成績概要』³¹⁾では、組合による事業の主目的を水害を防ぐ事としている。ただし、耕地整理事業区域内における農村は、商工業で栄えているにも関わらず道路は貧弱なままであったので、従来動線として重要な道路を改修したことも記述されている。つまり、同組合は道路改修によって産業動線を整備することを目論んだことになる。列挙された道路改修は当時の陸地測量部による地図から容易に推定できる（図-6³²⁾）。

道路改修は中島郡の各町村を網羅的に貫通するように行われていることが読み取れ、織物の主産地である奥・起と一宮を接続するような道路が改修されている。これらの経路、中島郡の織物生産活動から、蘇東耕地整理によって改修された道路が各町村との間で連絡を図るだけでなく、織物運搬を行う産業動線としての役割が強く、中島郡の産業を発展させる狙いがあったことが伺える。

(3) 蘇東電気軌道の敷設

蘇東電気軌道は1921（大正10）年8月に軌道敷設が認可された³⁹が、大正12年11月には名古屋鉄道株式会社を買収合併され、名古屋鉄道の手によって全線開通した路線³⁹である（図-7³⁹）。名古屋鉄道は尾張平野の鉄道の統合を将来の目標にし、岐阜への展開も視野に入れていた³⁹。蘇東電気軌道はその過程で岐阜へのアクセスの手段として名古屋鉄道に合併吸収されたと考えられる。

一方で、吸収された側の蘇東電気軌道の設立目的は、資料が不足しており定かではないが、発起人の22名は中島郡起町所在の人物が多く³⁹、筆頭の山本直右衛門は中島郡起町大字三条に所在していた人物であり、三条開発会（大正元年に22名の発起人をもって結成された起町周辺の発展を狙って設立された組織と思われる）の中心人物であった³⁹。設立申請時の愛知県知事による添え書き³⁹が現存し、そこには「沿線町村ノ便益尠カラス願人ノ信用資産モ相當ニシテ成業確實ト被認候」などとあるように、一宮町と起町を繋ぐことで沿線の織物産業の振興が念頭に置かれていたことが確認できる。

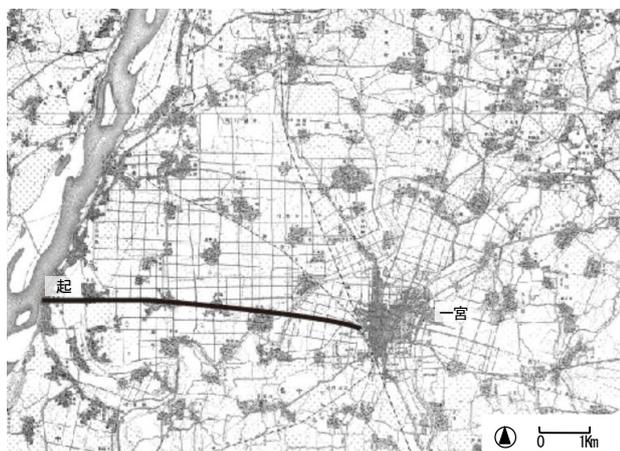


図-7 蘇東電気軌道の敷設箇所

(4) 花岡町

一宮の中心市街地では、1922（大正11）年に花岡町と称する遊郭地が一画に形成される。『おりもの卸業界のあゆみ 一宮繊維卸センター発達史』には花岡町に関する記載がある⁴⁰。これによれば、一宮市内にある花岡町一帯は、1922（大正11）年に尾張一宮駅前にあった華街が移されて、発展したものであった。そして、一宮・尾

西地区の織物商工業者にとって取引上欠くことのできない潤滑油的な存在であったという。買継問屋では、明治時代まで自店で仕入客を宿泊させていた慣習に代えて、この花岡町の旅館に招待して客を歓待するようになった。買継問屋は、2章で述べた「縞商」のことであり、買継問屋と遠方商人の取引における慣習が遊郭地の形成の要因となったようである。花岡町の形成は、市場のもつ機能の一部が分化して都市基盤へと発展した一例として捉えられる。

5. 毛織物生産と流通構造の変化

(1) 綿織物から毛織物生産へ

大正時代は都市基盤が充実を見る時期であるが、尾西地方において毛織物生産が急激な発展を遂げ、主生産品が綿織物から毛織物へと移る時代でもある。明治期後半から遠州地方の綿織物業者らが尾西地域の織物販路を侵食し始めるようになった。また、原糸供給をしていた一宮紡績が日本紡績に合併吸収され原糸供給の面からも圧迫を受けるようになる⁴¹。そのため、尾西地域では新たに毛織物生産への転換を求めた。

毛織物業は大正時代を中心に形成された基盤の下に発展していった。特に、1913（大正2）年から尾西地域で営業を開始した一宮電気株式会社が大きな役割を果たした。一宮電気株式会社営業当初の供給区域は一宮町内と奥町・起町であった⁴²。設立時の会社役員は全員一宮の有力商人であり⁴³、織機の電力化による産業振興が目論みとしてあったと推測される。手工業から機械製の工場への転換を促し、毛織物生産の急激な発展を助長するものとなった。

(2) 昭和初期の流通構造

毛織物への生産転換、発展していく都市流通基盤の中での流通構造はどのようなものであったのか。昭和初期の一宮における主生産物となった毛織物について、『おりもの卸業界のあゆみ 一宮繊維卸センター発達史』では、以下のように分析している⁴⁴。

1. 機屋から直接東西問屋への出荷高	30%
2. 一宮の縞屋を通じて東西問屋への出荷高	50%
3. 持ち下がり屋によって地方へさばかれる出荷高	20%

持ち下がり屋とは「機屋から現金で仕入れ、全国（主に信濃、奥州）の地方問屋、小売店に出張する⁴⁵」問屋のことで、明治時代から見られた仲買商の一種である。ここで特に取り上げたいのは、機屋が直接東西問屋へ出荷するという新しい流通である。1936（昭和11）年に発

行された『奥町誌』では、この新しい流通形態について「大正十一年頃より交通ノ便ト工場経営ニヨリ直接三井、三菱各百貨店ト取引行ハレル様ニナリ、或イハ其等ノ指定工場トナル者等アリ」と記述している⁴⁶⁾。綿織物産業の物流の需要から、大正時代において尾西地方の主要なインフラが整備されたことは先に確認したが、整備された基盤を用いることで、産地の機屋が三八市を介さず東西の間屋と直接取引することが可能になり、新たな流通の形成に繋がった。

(3) 一宮中心部の構成変化

毛織物への転換、新たな流通ルートが確立した昭和初期の市場、中心市街地ではその構成に変化が見られる。都市基盤が整備される時期の前後で発行された『明治五年壬申九月 市場人別帳』⁴⁷⁾及び『昭和五年一月十三日 三八市場張店實測圖』⁴⁸⁾から三八市の変化を読み取る。これらの史料には、三八市の店舗とその店主の氏名および住所、扱っている品が書かれており、対応している部分を比較することでその変化が分かる。この2つの史料において、三八市の開催場所が重複している箇所は真清田神社の門前である本町筋であり、その範囲を抜粋して比較すべく編集したものが図-8⁴⁹⁾である。本町筋は岐阜と名古屋を結ぶ主要な街道の一部であり、三八市の主要開催場所であったと考えられる。よって、三八市の調査は本町筋に限定した。図-8左に描かれるのは、真清田神社参道の張店、および常設店である。ここから綿・糸類を商品とした店が1872（明治5）年から1930（昭和5）年に60店から14店減少している一方、衣類製品を扱う店22店から48店に増加していることがわかる。市場に出店する商店の変遷は、三八市が従来卸売市場として賑わっていたのが小売市場へと変化していったことを示している。

では、もう少し広域な中心市街地の構成はどうだろうか。1915（大正4）年に発行された『愛知縣一宮町地圖』から、有力商人に関してのみだが、地図に対応して商店がどこに構えていたのかを把握できる。この資料を元に当時の織物業に関する商店をプロットすると（図-9）、市場の開設される街道沿いを中心に分布していることが示される。一方で、1937（昭和12）年に発行された『一宮商案内』⁵⁰⁾、『愛知縣毛織物要覧』⁵¹⁾から把握される昭和初期の店舗の分布傾向は図-10⁵²⁾の通りである。買継商や毛糸商など卸売業者は駅前周辺に集積し、市場が開設される街道沿いやその周辺では洋品雑貨商など小売業者、デパートや遊技場など娯楽施設が集積している。また、それまで一宮の産業発展に尽力してきた有力商業者らは1921（大正5）年に商工会議所を設立し⁵³⁾、1929（昭和4）年に商工会議所は市場周辺の区域で街路照明の設置、商店街の建設を行っている。その際の商店街建

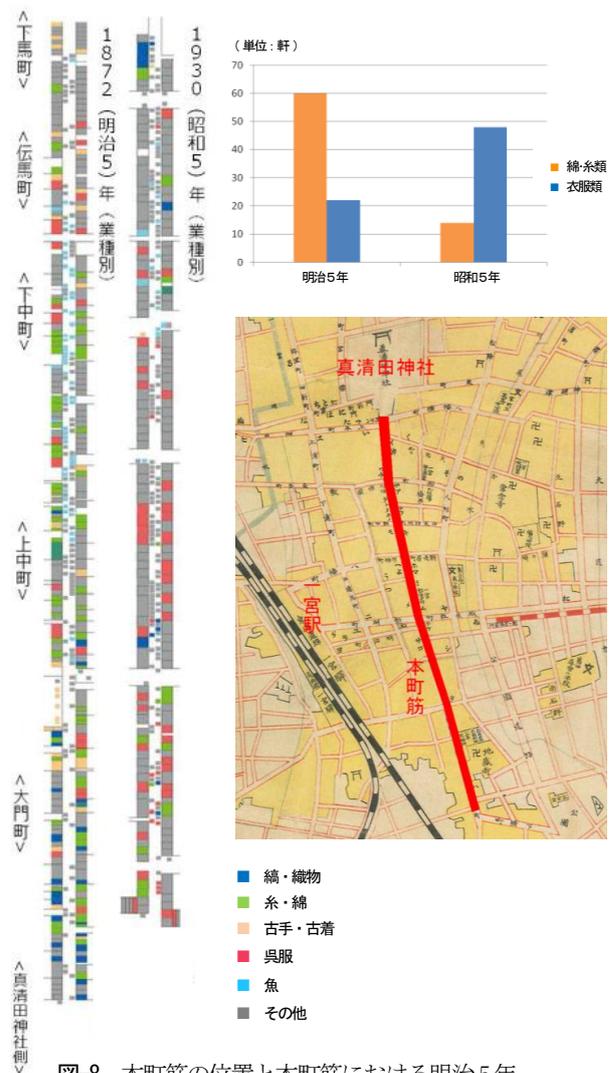


図-8 本町筋の位置と本町筋における明治5年及び昭和5年の三八市



図-9 大正4年時の織物業者の分布

設の趣意では「我が一宮をして、尾西北に於ける小賣商業の中心たらしめん」と中心市街地の小売業発展に力を注ぐ姿勢を見せている⁵⁴⁾。有力者らは一宮の小売業に対する思いを1929（昭和4）年1月発行の『一宮商工會議所月報』に記載される「改造を要する當市 小賣店舗の經營法」⁵⁵⁾の中で次のように語っている。

殊に當市の如き僅か三十分にして名古屋の大市場を叩へ、最近交通の便を加ふるに従ひ従來の顧客は名古屋に吸引されむとするの情勢あり、將來の一宮市小賣商業の發展上特に此の際慎重考慮せざるべからざる事である、

…（中略）…

當市小賣商業の發達と否とは將來の大一宮市實現に極めあ密接なる關係を有する重大問題である。

何時迄も現存の三八市を以て眞に一宮市の發展を期し得べしと接ざるは吾人の執らざる所である。

彼らは、名古屋に顧客を取られることを危惧しており、従来のように三八市をもって都市の發展を期待してはいけなかったとしている。つまり、小売市場となった三八市には集客に衰えを感じたために、三八市場に代わるものとして商店街を設置したと考えられる。

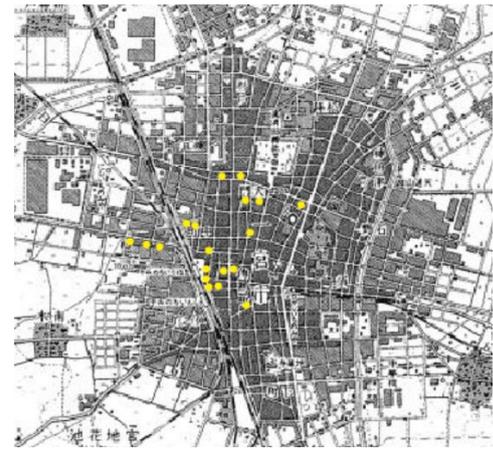
近代においてインフラが整備されるに伴い、商工業者の經濟活動には一定の自由がもたらされ、市場の利用をしなくとも商工業を営めるようになった。その結果、流通により効率のよい駅前周辺に卸売業者らは集積する様になったと考えられる。市場から卸売業の機能が薄れると、商店街の設置などによって新たな小売業・娯樂の場へと轉換されていった。

6. おわりに

1727（享保12）年に成立した三八市は周辺地域と市場の間で綿の流通を生み出した。そして、それは尾西地域を綿作の農業地から織物生産地へと發展させ、明治初期には三八市を中心とした織物の物流がみられるようになった。明治時代の鉄道敷設は副次的ではあったがその物流を拡大させ市場は一層の盛況をみせた。大正時代は一宮で都市基盤の整備が盛んに行われたが、その主要な目的は、明治時代に發展した織物産業の物流を効率化させるためであった。同時に、大正時代は綿織物から毛織物生産へ轉換がみられる時期でもあり、一宮周辺の流通構造・中心市街地の構成に大きな変化をもたらした。卸売業者らは市場周辺から駅前に集積する様になり、市場が開設される街道沿いやその周辺は小売業・娯樂の場に変化していった。市場に卸売業の機能が薄れると、その場に商店街が設置され、その場所を新たな小売業・娯樂の



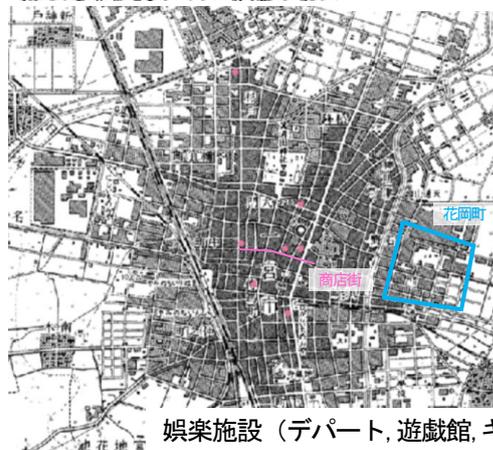
買継商



毛糸商



衣服商・洋品雑貨商



娯樂施設（デパート、遊戯館、キネマ館）

図-10 昭和11年時の商業者の分布

場へと転換させていった。

以上のように、一宮の都市としての発展の初期期には、第一に交通の結節点として取引の起こりやすい場として三八市（市場）が発達することで、周辺の製造業を牽引していた。産業の形態は時代と共に変化をするが、都市インフラが整うまでの間は、常にこの市場が物流と取引の核となっており、都市機能はここから周囲へ分化しながら充実していった。インフラによるシステムが出来上がると、このシステムをより効率的に用いる動きが始まり、都市に分散された市場機能の再構成も行われ、成熟した都市の形成が始まった、と市場が都市を形成するまでの道筋を解釈することができる。

本研究で焦点を当てた事象に続く時代に、石川栄耀により行われた一宮の都市計画がある。石川は盛り場の思想を一宮で実践しており、盛り場として選定されたのはかつて市場が開設された場所であった。この点について石川の都市として一宮をみる視点が興味深い、この考察は別稿に譲ることとする。

謝辞

本研究は、公益財団法人大林財団の研究助成を得て実施したものである。ここに記して謝意を表す。

参考文献

- 1) 尾越麻美, 浅野純一郎: 門前町都市の近代都市形成経過に関する研究, 日本建築学会技術報告集, 第19巻, 第42号, pp.725-730, 2013
- 2) 中村勝: 市場の語る近代, そしえて, pp.31, 1980. ここでいう卸売市場とは、「生産者出荷者より委託又は買い付けによって集荷し(荷受行為), これを仲買等他の中間商人又は買出人(小売商)に分荷する(配給行為)商行為をなす市場である」のことである。
- 3) 大日本帝国陸地測量部〈大日本帝国陸地測量部地形図〉1892, 1927に筆者加筆。
- 4) 雑候谷峻平, 木下光: 戦前大阪の都市計画における公設市場建築の変遷に関する研究, 日本建築学会計画論文集, 第81巻, 第721号, pp.633-643, 2016
- 5) 朝倉真一, 永橋為介, 野嶋和政: 京都市における公設小売市場・中央卸売市場開設過程に見る都市空間政策としての流通政策について, 日本都市計画学会学術研究論文集, 第36回, pp.103-108, 2001
- 6) 谷本雅之: 日本における在来的経済発展と織物業, 名古屋大学出版会, 1998
- 7) 一宮市役所産業課『三八市』pp.2, 1933
- 8) 一宮市『一宮市史 下編』pp.15, 1939
- 9) 川浦康次: 三八市場の開始と発展, 調査と資料, 第6号, 1954
- 10) 川浦康次: 三八市場の開始と発展, 調査と資料, 第6号, 1954 を参照に筆者が図を作成した。
- 11) 高等商業学校『尾濃機業取調報告書』pp.36, 1901
- 12) 前掲11) pp.37-38
- 13) 一宮市『新編 一宮市史 本文編 下』pp.172, 1977
- 14) 井戸田弘『東海地方の鉄道敷設史改訂版』pp.16, 2010
- 15) 吉田初三郎〈愛知縣鳥瞰圖〉1927 に附属する『愛知縣交通略圖』に筆者加筆。
- 16) 井戸田弘『東海地方の鉄道敷設史II』pp.107, 2006
- 17) 橋本音逸郎『つしまかこみ』pp.93,94, 1905
- 18) 岡本清三『青樹英二小傳』1896
- 19) 青樹英二『尾西織物同業組合誌』1910
- 20) 逓信省鉄道局『鉄道局年報明治40年度』pp.234,235, 1909
- 21) 尾西鉄道株式会社「尾西鐵道株式會社第4回報告書」1898
- 22) 四日市商業會議所『四日市港貨物集散状況調査書』1909
- 23) 前掲15) pp.367
- 24) 前掲18) pp.112
- 25) 大日本帝国陸地測量部〈大日本帝国陸地測量部地形図〉1920 に筆者加筆。
- 26) 国立公文書館所蔵「鉄道免許・名古屋鉄道(元尾西鉄道)1・明治41~大正元年」
- 27) 名古屋商社『商工名鑑』1912
- 28) 前掲12) pp.36,52
- 29) 愛知縣耕地整理施行地略圖(愛知県内務部『愛知県耕地整理及開墾助成事業一覽』1920 収録)に筆者加筆。
- 30) 愛知県中島郡蘇東耕地整理組合『愛知県中島郡蘇東耕地整理組合事業沿革及成績概要』pp.34, 1918
- 31) 前掲32) pp.96,118-9
- 32) 大日本帝国陸地測量部〈大日本帝国陸地測量部地形図〉1920 に筆者加筆。
- 33) 国立公文書館所蔵「軌道特許・名古屋鉄道(元蘇東電気)全・大正10~12年」
- 34) 名古屋鉄道株式会社『名古屋鉄道百年史』pp.940, 1994
- 35) 大日本帝国陸地測量部〈大日本帝国陸地測量部地形図〉1920 に筆者加筆。
- 36) 国立公文書館所蔵「軌道特許・名古屋鉄道(元尾西鉄道)5終・大正12~14年」
- 37) 国立公文書館所蔵「軌道特許・名古屋鉄道(元蘇東電気)全・大正10~12年」
- 38) 尾西市役所『起町史 下巻』pp.269, 1955
- 39) 前掲39)
- 40) 組合史編さん特別委員会『おりもの卸業界のあゆみ 一宮繊維卸センター発達史,』pp.72, 1976
- 41) 前掲15) pp.488
- 42) 前掲9) pp.181
- 43) 商業興信所『日本全国諸会社役員録. 第20回 下編』pp.219, 1912
- 44) 前掲42) pp.61-62
- 45) 前掲42) pp.61
- 46) 奥町『奥町誌』pp.188, 1936
- 47) 前掲9) pp.44-72
- 48) 前掲9) pp.86-131
- 49) 平松禧七〈愛知縣一宮町地圖〉1915 に筆者加筆。
- 50) 一宮商工会議所『一宮商工案内』1937
- 51) 信用通信社『愛知縣毛織物要覽』1937
- 52) 大日本帝国陸地測量部〈大日本帝国陸地測量部地形図〉1938 に筆者加筆。
- 53) 前掲9) pp.212
- 54) 一宮商工会議所『一宮商工會議所月報』第98号, 1929
- 55) 一宮商工会議所『一宮商工會議所月報』第93号, 1929。